

На правах рукописи

Набоких Инна Александровна

**Криминалистическая модель
экономических преступлений,
совершаемых на железнодорожном транспорте
в условиях реформирования**

Специальность: 12.00.09. – уголовный процесс,
криминалистика и судебные экспертизы;
оперативно – розыскная деятельность

**Автореферат
диссертации на соискание ученой
степени кандидата юридических наук**

Ижевск 2004

Диссертация выполнена в ГОУ ВПО «Удмуртский
государственный университет»

Научный руководитель - доктор юридических наук,
профессор
**Каминский
Марат Константинович**

Официальные оппоненты: доктор юридических наук
Иванов Сергей Николаевич;
кандидат юридических наук
Антонов Олег Юрьевич

Ведущая организация: **Уральская государственная
юридическая академия**

Защита состоится 24 сентября 2004г. в 14 часов на
заседании диссертационного совета К 212.275.06 в
Удмуртском государственном университете по адресу:
426034, г. Ижевск, ул. Университетская, 1.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке
Удмуртского государственного университета.

Автореферат разослан «__» августа 2004г.

Ученый секретарь
диссертационного совета
кандидат юридических наук, доцент

Н.В. Кузнецова

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Исторический опыт учит, что в период реформирования сложных экономических структур, а именно такой является экономическая структура железных дорог, субъекты преступной деятельности всех видов, в особенности преступной деятельности экономической направленности, вынуждены искать пути быстрого приспособления к меняющимся условиям, находить новые формы организации и способы создания резервов хищения, совершенствовать тактические схемы мошенничества, стремясь максимизировать получение ценностей, нажитых преступным путем.

Процесс преобразования экономических отношений в нашей стране характеризуется значительными трудностями, реформы носят не всегда последовательный, а иногда и противоречивый характер.

Экономика, будучи сферой обращения основных материальных ценностей, во все времена была и остается привлекательной для криминально ориентированных лиц и объединений. Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования - это технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование (О железнодорожном транспорте в Российской Федерации: Федеральный закон РФ от 10 января 2003 года № 17 ФЗ, Собрание законодательства РФ. 2003. № 2. ст. 169; Российская газета. 2003. 9 июля). Сложность и разноплановость инфраструктуры железнодорожного

транспорта предопределяют разнообразие совершаемых в ней преступлений экономической направленности.

Количество преступлений экономической направленности возрастает в период проведения реформы и в пореформенный период. По данным Ижевского ЛОВДт (линейного отдела внутренних дел на транспорте), в 1999 и 2000 годах по ст. 160 УК РФ было возбуждено 5 и 14 уголовных дел соответственно.

При этом в суды было направлено в 1999г. 5 дел, в 2000 – 8.

Данный пример наглядно свидетельствует о росте преступной деятельности на железнодорожном транспорте.

В настоящее время экономическая структура, какой являются Российские железные дороги, переживает сложный этап развития, характеризующийся тем, что, с одной стороны, в ней существуют организованные преступные структуры, в частности выявленные Счетной палатой России, с другой - эти преступные организации стремятся закрепиться в пореформенных образованиях на железной дороге.

Указанные обстоятельства определяют значительные трудности в организации тактики и деятельности по выявлению и раскрытию преступлений экономической направленности, совершаемых на железной дороге в условиях реформирования. Проблема раскрытия преступлений экономической направленности исследовалась в работах И.М. Лузгина, П.В. Коробейникова, И.И. Рожкова, В.П. Рябцева, но в последние годы в криминалистической литературе данная проблема практически не рассматривалась.

Пунктом 3 ст. 1 Федерального закона РФ от 10 января 2003 года № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» устанавливается, что функционирование железнодорожного транспорта осуществляется исходя из следующих принципов:

- 1) устойчивость работы железнодорожного транспорта;

- 2) доступность, безопасность и качество оказываемых услуг;
- 3) развитие конкуренции и формирование рынка услуг железнодорожного транспорта;
- 4) согласованность функционирования единой транспортной системы Российской Федерации.

При этом реализация первых двух из указанных принципов в определенной мере зависит от уровня эффективности деятельности по выявлению и раскрытию преступлений экономической направленности, совершаемых в условиях железной дороги. Принцип «качество оказываемых услуг» тесно связан с понятием «сохранность перевозок», так как хищение грузов различными способами является одним из самых распространенных преступлений, совершаемых в условиях железнодорожного транспорта. Кроме того, в соответствии с п.7. ст. 10 раздела II Устава открытого акционерного общества «Российские железные дороги», утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2003 г. № 585 «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги», одной из основных задач общества является обеспечение сохранности перевозимых грузов.

Изложенное позволяет обосновать актуальность настоящей темы исследования, практическую значимость его результатов.

Степень научной разработанности проблемы.

Проблема раскрытия преступлений экономической направленности исследовалась в работах И.М. Лузгина, П.В. Коробейникова, И.И. Рожкова, В.П. Рябцева. В работах криминалистов нижегородской школы - С.П. Голубятникова, М.К. Каминского, В.П. Кубанова, А.Ф. Лубина, Н.Н. Лысова - отражены многие важные теоретические выводы о сущности слеодообразования при совершении экономических преступлений. Непосредственно проблема построения прогностической модели преступной экономической деятельности на железных дорогах не исследовалась.

Отмеченное обстоятельство, по мнению диссертанта, свидетельствует об актуальности избранной темы исследования. Диссертантом была предпринята попытка обосновать концептуальный подход в определении криминалистической модели экономических преступлений на железнодорожном транспорте.

Цель диссертационного исследования состоит в том, чтобы выявить (выделить) объективные закономерности отражения следовой информации о различных сторонах преступной деятельности экономической направленности, совершаемой на железнодорожном транспорте, обнаружения, исследования и использования этой информации в целях раскрытия преступлений данного вида; на основании выявленных объективных закономерностей построить криминалистическую модель экономических преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте в условиях реформирования.

Настоящая цель потребовала постановки и решения следующей системы **задач**:

- на основе историко-криминалистического анализа развития преступной деятельности экономической направленности на железнодорожном транспорте и деятельности по выявлению и раскрытию преступлений этого вида четко сформулировать принципы построения криминалистической модели экономических преступлений на железнодорожном транспорте, учитывая объективные изменения функционирования и развития системы железнодорожного транспорта России;
- построить теоретическую модель преступной деятельности экономической направленности на железнодорожном транспорте, деятельности по выявлению и раскрытию преступлений (ДВРП) и их взаимодействия, то есть теоретическую модель процесса раскрытия преступлений данного вида;

■ проанализировать возможные пути использования построенных теоретических моделей для решения конкретных задач практики раскрытия следующих видов преступлений:

- 1) мошенничество (ст. 159 УК РФ);
- 2) причинение имущественного ущерба путем обмана или злоупотребления доверием (ст. 165 УК РФ);
- 3) присвоение или растрата (ст. 160 УК РФ);
- 4) вымогательство (ст. 163 УК РФ).

Объектом диссертационного исследования выступает взаимодействие, взаимосвязь, взаимозависимость преступной деятельности по замысливанию, подготовке, выполнению, сокрытию преступлений экономической направленности на железнодорожном транспорте и деятельности по выявлению и раскрытию такого рода преступлений.

Предметом исследования являются закономерности прямого отражения следовой информации о преступной деятельности экономической направленности на железнодорожном транспорте и обратное отражение этой информации (ее декодирование, расшифровка) в деятельности индивидов из субъектов деятельности по выявлению и раскрытию преступлений.

Теоретическую основу исследования составили научные труды по уголовному праву и уголовному процессу, криминологии, криминалистике, теории оперативно-розыскной деятельности и других наук. Особое внимание обращалось на фундаментальные труды ученых в области криминалистики: И.Л. Александровой, Т.В. Аверьяновой, Р.С. Белкина, В.С.Бурданова, И.А. Возгрина, А.Ф. Волынского, И.Ф. Герасимова, Л.Я. Драпкина, Е.П. Ищенко, М.К. Каминского, В.Г.Коломацкого, Ю.Г. Корухова, И.М. Лузгина, В.А. Образцова, Е.Р. Россинской, Н.А. Селиванова, Н.П. Яблокова и др.

Методологическая база диссертационного исследования. В качестве главного метода исследования

использовался системно–деятельностный анализ, а также иные методы научного исследования: описание, сравнение, социологические методы и др.

Эмпирической базой для написания данной работы послужили:

- результаты проведенного статистического анализа преступлений, предусмотренных ст. 158, 159, 160, 165, 167, 168, 200 УК РФ, совершенных в период реформирования железнодорожного транспорта;
- материалы анкетирования 120 следователей и дознавателей Волго-Вятского управления внутренних дел на транспорте, руководителей следственных подразделений, сотрудников ОБЭП и ЭКО. Наиболее широкому анкетированию подверглись вышеуказанные сотрудники Удмуртской Республики и Республики Татарстан;
- архивные уголовные дела различных категорий, результаты обобщения практики.

Основные положения, выносимые на защиту

1. Преступная деятельность и деятельность по выявлению и раскрытию преступлений экономической направленности на железнодорожном транспорте никогда не существуют отдельно, автономно, но напротив, всегда были связаны, взаимозависимы, что в методологическом плане требует их системного рассмотрения, то есть рассмотрения системы взаимосвязей, взаимозависимостей.

2. Взаимодействие преступной деятельности и деятельности по выявлению и раскрытию преступлений всегда осуществляется опосредованно, через информацию о преступной деятельности, отраженной в преобразованных состояниях объектов, на которые воздействовали преступники: документах, грузах и т.д. Следовательно, в методологическом отношении мы должны рассмотреть процесс раскрытия преступлений как процесс, подчиняющийся закономерностям двойного отражения: от

преступной деятельности к объектам и затем путем дешифровки (прочтения) - в сознании субъекта деятельности по выявлению и раскрытию преступлений. Отсюда главным методом диссертационного исследования является системно-деятельностный анализ, наряду с которым выступают и иные методы научного исследования: описание, сравнение, социологические методы и др.

3. Криминалистическую модель экономических преступлений на железнодорожном транспорте необходимо рассматривать как систему, состоящую из таких компонентов, как субъект, цель, средства, операционализмы (действия, операции, движения), особым образом связанных между собой; динамика развития этой системы носит фазовый характер. Решая в каждой фазе специфические для фазы задачи, субъект, преобразовывает исходное состояние объектов, сознание людей, материальные ценности, документацию и т.д., порождая тем самым следовую информационную картину.

4. Прогностически криминалистическую модель преступной деятельности экономической направленности на железнодорожном транспорте необходимо использовать при проведении оперативно-розыскных мероприятий и следственных действий, для чего необходимо по определенным правилам проводить конкретизацию общей теоретической модели в соответствии с условиями конкретного случая преступной деятельности и ее раскрытия.

5. При раскрытии и расследовании преступлений экономической направленности на железнодорожном транспорте проявляются закономерности, выражающиеся в форме и содержании следовой информации и ее декодировании в зависимости от механизмов и условий ее возникновения, то есть от того, какими действиями и средствами преобразовывались объекты и в каких условиях эти преобразования выполнялись, и обуславливающие особенности и специфику раскрытия и расследования

преступлений этой категории. При этом все закономерности образуют цельную систему, которая должна проявляться при раскрытии и расследовании конкретного преступления (мошенничество; причинение имущественного ущерба путем обмана или злоупотребления доверием; присвоение или растрата; вымогательство).

6. Знание криминалистической модели преступной деятельности экономической направленности и умение ее использовать создают возможность раскрытия преступлений, повышения эффективности данного процесса, то есть способствуют анализу исходной информации, формированию версий, их ранжированию, наконец, определяют оптимальную организационно-тактическую схему деятельности по выявлению и раскрытию преступлений на ее первоначальном этапе.

Теоретическая и практическая значимость исследования состоит в том, что по разработанным автором предложениям и рекомендациям становится возможным решение ряда прикладных задач: использование материалов исследования в учебном процессе при изучении соответствующих разделов криминалистики и спецкурсов; проведение анализа данных, наличествующих на различных стадиях преступлений данной категории; внедрение в практическую деятельность раскрытия и расследования преступлений данной категории рекомендаций по использованию криминалистической модели преступной деятельности экономической направленности

Структура диссертации обусловлена целью и задачами исследования. Диссертация состоит из введения, двух глав и девяти параграфов, заключения, списка литературы, законодательных и иных нормативных актов, использованных при написании диссертации, и приложения.

СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обосновывается выбор темы диссертации, актуальность темы, определяются цель и задачи диссертационного исследования, объект и предмет исследования, раскрываются эмпирическая и методологическая основа работы, ее научная новизна, теоретическая и практическая значимость, формулируются основные положения, выносимые на защиту.

В первой главе – «Теоретические основы криминалистической модели экономических преступлений на железнодорожном транспорте», в первом параграфе **«Зарождение преступлений на транспорте и опыт их раскрытия. Историко-методологические аспекты исследования»** подвергается анализу исторический процесс возникновения преступлений на железнодорожном транспорте.

В данном параграфе приводится исторический опыт раскрытия преступлений на данном виде транспорта - широко освещены обязанности, возложенные на жандармерию, меры, принимаемые ею для предотвращения хищений грузов; приводятся примеры преступлений, характерных для железных дорог.

Проведенный историко-криминалистический анализ говорит о следующем:

- 1) несмотря на то что имелось (и имеется) достаточное количество преступлений, совершаемых в условиях железнодорожного транспорта одиночками, действительная преступность всегда была организована в виде профессиональной деятельности. Поэтому в качестве первой методологической предпосылки выступает исследование деятельностного начала – исследование деятельности;
- 2) в преступную деятельность экономической направленности втягивались не только непосредственные

исполнители, но и соучастники, выполняющие различные функции, что не случайно, а закономерно в силу того, что железнодорожный транспорт – разветвленная хозяйственная система со многими инфраструктурами.

3) преступная деятельность и деятельность по выявлению и раскрытию преступлений экономической направленности на железнодорожном транспорте всегда были связаны, взаимозависимы, что в методологическом плане требует их системного рассмотрения, то есть рассмотрения системы взаимосвязей, взаимозависимостей.

4) вышеуказанное взаимодействие преступной деятельности и деятельности по выявлению и раскрытию преступлений всегда осуществляется опосредованно, через информацию о преступной деятельности, отраженную в преобразованных состояниях объектов, на которые воздействовали преступники: документы, грузы и т.д. Следовательно, в методологическом отношении мы должны рассмотреть процесс раскрытия преступлений как процесс, подчиняющийся закономерностям двойного отражения: от преступной деятельности к объектам и затем путем дешифровки (прочтения) - в сознание субъекта деятельности по выявлению и раскрытию преступлений.

Таким образом, категория «след преступления» выступает как единица научного криминалистического анализа в исследовании закономерностей раскрытия преступлений данного вида.

Сформированные методологические предпосылки дают право избрать в качестве главного метода диссертационного исследования системно–деятельностный анализ, наряду с которым выступают и иные методы научного исследования: описание, сравнение и т.д.

В параграфе втором – *«Криминалистическая модель преступлений экономической направленности, совершаемых на железнодорожном транспорте в условиях реформирования»* – диссертантом осуществлена

попытка анализа системы элементов, образующих криминалистическую модель, а также разграничения понятий «криминалистическая модель» и «криминалистическая характеристика».

Исторически сложился и устоялся термин «криминалистическая характеристика преступления». В строгом смысле он логически противоречив, так как преступление как категорию уголовного права нельзя характеризовать криминалистически. Криминалистически можно построить модель преступной деятельности.

Криминалистическая модель экономических преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте, представляет собой сложную конструкцию, состоящую из совокупности элементов. Элементы данной криминалистической модели неразрывно связаны и обуславливают наличие друг друга.

Криминалистическая модель экономических преступлений представляет собой систему, состоящую из определенных элементов, связанных между собой, складывающуюся из определенных фаз с задачами, соответствующими каждой конкретной фазе, и средствами, при помощи которых последовательно решаются задачи каждой из фаз.

Таким образом, схематично элементы криминалистической модели экономических преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте в условиях реформирования, можно представить следующим образом.

1. Субъект экономических преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте в условиях реформирования, которому, в свою очередь, присущи следующие элементы:

- 1) мотив преступной деятельности, совершаемой на железнодорожном транспорте в условиях реформирования;
- 2) цель, преследуемая субъектом экономических преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте

в условиях реформирования при осуществлении преступной деятельности.

2. Объекты преступной деятельности, предмет преступного посягательства экономических преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте в условиях реформирования.

3. Преступная деятельность:

1) фазы:

- информационный поиск – принятие решений;
- приготовление, создание условий, способствующих реализации преступного замысла;
- реализация преступного замысла;
- совершенствование преступной деятельности, совершаемой на железнодорожном транспорте в условиях реформирования;

2) задачи, решаемые субъектом преступной деятельности экономической направленности, совершаемой на железнодорожном транспорте в условиях реформирования, в каждой из фаз;

3) средства, используемые субъектом преступной деятельности, совершаемой на железнодорожном транспорте в условиях реформирования, при решении задач, стоящих перед субъектом преступной деятельности, совершаемой на железнодорожном транспорте в условиях реформирования, соответствующие каждой из указанных фаз;

4) действия, операции, движения (операционализмы), совершаемые данным субъектом при решении задач, стоящих перед субъектом преступной деятельности, совершаемой на железнодорожном транспорте в условиях реформирования, соответствующие каждой из указанных фаз;

5) следовая информация, информатика преступной деятельности. При осуществлении каждой фазы преступной деятельности, совершаемой на железнодорожном транспорте в условиях реформирования, субъект, совершая

определенные действия, соответствующие конкретной фазе, оставляет следовую информацию.

Приведенный в данном параграфе анализ базируется как на теоретических трудах ученых–криминалистов, так и на эмпирическом материале, в том числе на результатах проведенного анкетирования работников органов внутренних дел на транспорте.

В параграфе третьем – «Субъект преступления как компонент криминалистической модели экономических преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте в условиях реформы» - выделены следующие группы субъектов экономических преступлений на железнодорожном транспорте.

1. Группа субъектов, имеющих косвенное (непрямое) отношение к железнодорожному транспорту:

- лица, проживающие в районе нахождения железнодорожного вокзала, близ путей, в полосе отвода или в непосредственной близости от нее;
- лица, находящиеся в родственных отношениях с лицами, работающими на железнодорожном транспорте;
- знакомые лиц, работающих на железнодорожном транспорте.

2. Группа субъектов, имеющих прямое отношение к функционированию железнодорожного транспорта, то есть лица, работающие на железнодорожном транспорте: в управлениях, отделениях, филиалах, структурных подразделениях.

- лица, работающие в нижнем звене структуры МПС, различных структурных подразделениях, как имеющие непосредственное отношение к деятельности по перевозке, так и не имеющие прямого отношения к деятельности по перевозке грузов и пассажиров (в том числе дирекции по обслуживанию пассажиров, дистанции пути, дистанции гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения; дистанции сигнализации и связи, механизированные

дистанции погрузочно-разгрузочных работ, локомотивные депо, вагонные депо, дистанции лесозащитных насаждений, пункты технического обслуживания вагонов, дистанции электроснабжения).

- лица, работающие в высших звеньях структуры МПС, руководители различных уровней (начальники структурных подразделений; в общем виде - лица, так или иначе наделенные какими-либо властными полномочиями, в некоторых случаях – лица, которым такие полномочия делегированы на определенный срок).

3. Иные лица (данная группа составляет незначительный процент от общего числа субъектов экономических преступлений на железнодорожном транспорте).

Проведенная классификация субъектов представляется имеющей особое значение, так как между определенным кругом субъектов и видами совершаемых преступлений существует неразрывная связь. Преступление, совершаемое субъектом, принадлежащим к определенной выделенной группе, как правило, обусловлено принадлежностью к указанной группе. Диссертант предполагает, что с определенной долей условности можно говорить о том, что принадлежность к той или иной группе предопределяет совершение конкретных видов преступлений, естественно, при наличии определенной ситуации.

Характеристика типичной категории преступлений возможного преступника имеет важное криминалистическое значение. Знание особенностей субъектов хищения позволяет сузить круг лиц, среди которых может находиться преступник, круг подозреваемых, кроме того, выдвинуть версии о мотиве и цели преступления, о способе совершения хищения, о способе его сокрытия, месте нахождения похищенного и т.д.

Субъект криминалистической модели является лишь одним из элементов криминалистической модели

экономических преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте. Данная модель представляет собой сложную конструкцию, состоящую из совокупности элементов. Элементы криминалистической модели экономических преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте, неразрывно связаны и обуславливают наличие друг друга.

В параграфе четвертом - **«Объект преступного посягательства как компонент криминалистической модели преступлений экономической направленности, совершаемых на железнодорожном транспорте в условиях реформы»** - объект рассматривается с криминалистической точки зрения как элемент криминалистической модели. Для диссертанта особенно важно, что понятие рассмотрено именно с криминалистической, а не с уголовной либо уголовно-процессуальной точки зрения, то есть объектом являются не отношения, например, право собственности, а именно вещи, предметы материального мира. В параграфе конкретизируется, в чем особенность объектов криминалистической модели экономических преступлений на железнодорожном транспорте.

В параграфе пятом — **«Способы действий расхитителей и следовая информация как компоненты криминалистической модели экономических преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте»** - рассматривается способ хищения как одно из ключевых обстоятельств, входящих в предмет доказывания по делам данной категории. Учитывая специфику хищений на железнодорожном транспорте и тот факт, что наиболее распространено хищение грузов, данному виду преступлений уделено наибольшее внимание. При этом диссертант счел необходимым более подробно остановиться на хищениях грузов с изъятием документов, с подлогами.

Следует учитывать, что хищения в сфере экономической деятельности – это в значительной степени латентные преступления. Поэтому возбуждению уголовного дела предшествует деятельность по выявлению признаков хищения и полной следовой картины.

Во второй главе **«Пути и средства использования криминалистической модели экономических преступлений на железнодорожном транспорте в процессе их выявления и раскрытия»**, параграфе первом **«Применение криминалистической модели экономических преступлений на железнодорожном транспорте на первоначальном этапе расследования преступлений этого вида (версии и планирование)»** проанализировано применение криминалистической модели экономических преступлений. При выдвижении версий первостепенное внимание уделяется родовидовым моделям способов совершения преступлений, и лишь затем можно говорить о таких источниках версий, как личный опыт, которым обладает следователь и который использует при выдвижении версий; литературные источники, подразделяющиеся на несколько довольно обширных подгрупп, в том числе научная литература и нормативные акты ведомств.

Версия, возникая на основе изучения тех или иных фактов, способствует дальнейшему познанию, содержит конкретные предположения, проверка которых возможна в установленном уголовно-процессуальном порядке. Поскольку в условиях железнодорожного транспорта зачастую необходимо немедленно организовать преследование неизвестного преступника, первые следственные версии возникают уже в ходе осмотра места происшествия. При этом во внимание принимаются:

1) способ совершения преступления, который может указывать на место, время совершения хищения, принадлежность виновного к определенной профессии, знание им правил перевозки грузов (если было совершено

хищение груза из подвижного состава), устройство транспортных средств, способы маскировки хищения и т.п.;

2) ценность и количество похищенного имущества, что характеризует объект преступного посягательства (в случае хищения груза из подвижного состава это обстоятельство может также свидетельствовать о том, насколько достоверно преступник знал о перевозке именно этого груза, именно в этом вагоне либо контейнере, сколько он взял товара, и хотел ли он при этом создать видимость недогружа);

3) оставленные виновным следы, по которым можно судить о личности правонарушителя.

Данные выводы подтверждаются материалами судебной практики, использованными при написании диссертации.

Во втором параграфе– ***«Использование видовых моделей преступлений экономической направленности при раскрытии мошенничеств, и причинения имущественного ущерба, совершаемых на железнодорожном транспорте, на последующих этапах раскрытия»*** - исследуется применение видовых криминалистических моделей при раскрытии мошенничеств, причинения имущественного ущерба путем обмана или злоупотребления доверием, а также такого характерного для железнодорожного транспорта вида преступлений, как подделка, изготовление или сбыт поддельных удостоверений, иных официальных документов, предоставляющих право или освобождающих от обязанностей, а также использование заведомо подложного документа, в частности, использовании поддельных справок школьников, дающих право на приобретение проездных документов (билетов) с 50%-й скидкой, студенческих билетов, удостоверений ветеранов и др.

Диссертантом широко используются примеры из судебной практики и следственная статистика.

В параграфе третьем - ***«Использование видовых моделей преступлений экономической направленности при***

раскрытии присвоений и растрат, совершаемых на железнодорожном транспорте, на последующих этапах раскрытия» - диссертантом проанализированы следственная статистика и судебная практика; статистические данные и конкретные примеры следственной и судебной практики наглядно свидетельствуют, что хищение путем присвоения или растраты является одним из самых распространенных видов преступлений экономической направленности на железнодорожном транспорте. Это определяет необходимость детального рассмотрения криминалистической модели данного вида преступлений и применения последней при расследовании.

Особое внимание уделено элементам способа хищения путем присвоения или растраты. Это обусловлено характерным для способа присвоения и растраты своеобразным сочетанием способа совершения преступления со способом его сокрытия: в ряде случаев сокрытие выступает как условие применения того или иного способа совершения преступления. Так, сначала принимаются меры маскировки подготовительных к хищению действий, например составляются фиктивные акты на якобы имевший место мнимый технологический брак, а уже затем реально накопленную таким образом продукцию расхитители реализуют в свою пользу.

В четвертом параграфе ***«Использование видовых моделей преступлений экономической направленности при раскрытии вымогательств, совершаемых на железнодорожном транспорте, на последующих этапах раскрытия»*** - раскрывается сложность расследования вымогательств, обуславливается необходимость использования научно-практических рекомендаций и последних достижений в области криминалистических исследований. В данном параграфе диссертантом также проанализирована судебная практика.

В **заключении** изложены основные теоретические выводы, отражающие итоги разработки криминалистической модели экономических преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте в условиях реформирования.

Основные положения диссертации опубликованы в следующих работах:

1. Набоких И.А. Криминалистические модели экономических преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте в условиях реформы // Право: теория и практика: Материалы науч.-практ. конф./ Отв. ред. В.Н. Яковлев. Ижевск: Детектив – информ, 2002. С.153-156.

2. Набоких И.А. Значение криминалистической характеристики экономических преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте в условиях реформирования //Криминалистика, криминология и судебные экспертизы в свете системно-деятельностного подхода: Науч.- практ. изд. Ижевск, Детектив-информ, 2003. Вып. 4. С. 123-126.

3. Набоких И.А. Способы хищения грузов как элемент криминалистической характеристики экономических преступлений, совершенных на железнодорожном транспорте // Вестн. Удм. ун-та. Сер. Правоведение. Вып. 2. 2003. С.69-75.

Подписано в печать 17.08.04.
Формат 60х84 1/16. Печать офсетная.
Усл. печ. л. 1,1. Тираж 100 экз.
Заказ №23
Издательство «Детектив-информ»
426034, Ижевск, ул. Университетская, 1, корп. 4